IMT Nuremberg Archives

H – 3718

International Court of Justice

H3718 – 0002

Certificate No. D 603 (Place) NUREMBURG

(Date) 6th February, 1946.

CERTIFICATE.

I, Peter R. Fraser, Captain, British Army, of the British War Crimes Executive (European Section), hereby certify that the attached document, consisting of 18 ~~typewritten~~* photostated ~~mimeographed~~ ~~handwritten~~ pages and entitled "Operationsbefehl "Atlantik" Nr. 56 für U-Boote im Atlantik". Copy no. 57

dated 7.10.43,† is ~~the original*~~ ~~a true copy~~ ~~of~~ a document which the British Admiralty‡ delivered to me in my above capacity, in the usual course of official business, as ~~the original*~~ a true copy of a document found in German archives, records and files captured by military forces under the command of the Supreme Commander, Allied Expeditionary Forces. It is at present in the possession of the United States Naval Authorities in Washington, D.C.

* Strike out inapplicable words.

† If no title and date to document, use some brief description relating to subject-matter sufficient to serve as identification. For example, "relating to Persecution of Jews at Dachau," giving date of document, if any.

‡ Name of Agency from which received.

[30565—1]

B039219

Peter R. Fraser. Captain.

ADMIRALTY PROPERTY
5183

„CARREE"- Schnellhefter

Carl Reese, Kiel — Gegr. 1867 — Fernruf 10 400

Op. Befehl

„U505"
Vereinnahmt unter lfd Nr. 30 Stdos Bücherverzeichnis

B 039220

Sorte M S.

Fach: No.

Ort:

Firma:

Strabe:

Jahrgang:

Nachdruck verboten.

Lfd. No. d. ges. Mappen:

H3718 – 0003

H3718 - 0004

Record of Work Done

Title Operat.Atlant.Nr.56 f. P /5183
U-Boote i.Atlant.

Press-Mark P/5183

Date	Job	By
	Translated by VI	
19.12.44	Sent to Capt. Thring	B.S

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
GB Exhibit 200
Filed Jan 14 1946

B039221

H3718 - 0005

[redacted]

Geheime Kommandosache!

"U 505"

A b s c h r i f t .

Auslaufbefehl U 373, 471, 505.

1.) Auslaufen 14.3. abends mit Außengeleit Brest - Eisbär.

2.) Prüfungstauchen westlich 1000 m Linie.

3.) Ansteuerung: U 373 Bruno Emil 52,
U 471 Bruno Fritz 78 anschl. gem. Besprechung,
U 505 Cäsar Gustav 14.

4.) Op.-Befehl 56 in Kraft. Für U 471 außerdem die Sonderbefehle.

5.) Mehrere Boote einlaufend Biscaya. U 764 einläuft 15.3. mittags Brest.

F.d.U.-West A II 01307/Fs. v.13.3.43.
1.Ufl. Gkdos 487/44

Berichtigung zum Auslaufbefehl U 373, 471, 505.

Zu Ziffer 1.) Auslaufen 16.3. abends mit Außengeleit Brest-Eisbär.

Zu Ziffer 5.) U 190 ausläuft 16.3. abends mit Geleit Lorient.

F.d.U.-West Gkdos 1513/Fs A II v.15.3.
1.Ufl. Gkdos 517/44

B 039222

[redacted]

H3718 – 0006

Gya-88-qpB
2

H3718 – 0007

Geheime Kommandosache!

A b s c h r i f t .

1.) Am 15.3. laufen um 1930 Uhr U 471, 373, 505 Brest aus.

2.) 10. M.S.-Flott. mit 4 Booten gibt Innengeleit mit GB bis B 1 und von dort Außengeleit mit ORG über Eisbär bis 1000 m Linie. Nach Pr.-Tauchen Übernahme Begleitpersonal.

3.) Können alle U-Boote zum Ausmarsch entlassen werden, läuft Flott. mit ORG über Eislaben nach Lorient und macht an Sperrbr.-Pier fest. Begleitpersonal ab dort mit Kraftwagen nach Brest. 10.M.S.-Flott. hat Geleitaufgabe ab Lorient.

4.) Falls U- Boote Brest zurückmüssen Eintreffen 5 Stunden vor B 1 U-Bootsnummer nach Verfahren Westraum melden.

3.S.D. Gkdos 1393 Fs A 3 vom 14.3.44
1.Ufl. Gkdos 504/44.

Zu 3. S.D. Gkdos 1393 Fs. v. 14.3.:
Aufgabe wird am 16.3. durch geführt.- Geleit durch 4 Boote 7. Vp[illegible], die gleichen Weg nach Brest zurückkehren.

3.S.D. Gkdos 1417 Fs A 2 vom 15.3.44.
1.Ufl. Gkdos 514/44

B 039223

H3718 – 0008

Yya-88-gsB
3

H3718 – 0009

Dienststelle
4505
Eing. 9.11.43
B.Nr. Gkdos

4505

Oberkommando der Kriegsmarine
2.Skl./B.d.U.Op.
B.Nr.Gkdos 6420 AI

den 7.Oktober 1943

Prüf-Nr. 57

Geheime Kommandosache!

Operationsbefehl "Atlantik" Nr.56 für

U-Boote im Atlantik.

I. Auftrag:

1) Angriff auf den feindlichen Handel und feindliche Seestreitkräfte. Den Schwerpunkt bildet der Angriff auf den feindlichen Handel, Angriffsgelegenheiten auf Kriegsschiffe, auch auf Zerstörer, Korvetten, Bewacher sind auszunutzen.

2) Verhalten gem. Komdt.-Handbuch, St.Kr.Befehlen, Laufenden Befehlen und besonderen Anweisungen des B.d.U. (Ermahnungs-FT's).

3) frei.

II. Nachrichten über den Feind, Stand 15.9.1943

4) Seestreitkräfte:

a) Heimatbereich - Nordatlantik.

3 - 4 Schlachtschiffe
2 - 3 Flugzeugträger
8 Hilfsflugzeugträger
25 Kreuzer
8 Zerstörerflottillen

b) Gibraltar und Mittelmeer (einschließlich amerikanische Streitkräfte).

6 Schlachtschiffe
3 Flugzeugträger
1 Flugzeugmutterschiff
4 Hilfsflugzeugträger
15 Kreuzer
etwa 100 Zerstörer, Fregatten und Korvetten.

B 039224

c) USA-Streitkräfte.

Verteilung der USA-Streitkräfte im Atlantik ist zahlenmäßig unbekannt. Sie sind in sogenannte Task Forces zusammengefaßt und, der jeweiligen Aufgabe entsprechend,

H3718 – 0010

H3718 – 0011

in Task Groups und Task Units unterteilt, die aus schweren und leichten Einheiten bis hinunter zu Zerstörern und Korvetten bestehen.

d) Atlantiksicherung.

Gesamtzahl aller im gesamten Nord- und Südatlantik zur Sicherung von Geleitzügen, schweren Seestreitkräften und zu aktiven Kampfaufgaben eingesetzten englischen und amerikanischen Zerstörer, Kanonenboote, Fregatten und Korvetten etwa 350.

5) Feindliche Handelsschiffahrt.

Fast die gesamte Handelsschiffahrt im Nord- und Mittelatlantik läuft seit Ende des Jahres 1942 in Geleitzügen. (Ausnahme: Schnelle Einzelfahrer über 15 sm, von Geleitzügen abgesplitterte Nachzügler).

A. Geleitzüge.

a) Nordamerika - England.

Folgende regelmäßig laufende englische Geleitzüge und Bezeichnungen sind bekannt:

England - Amerika (ON - Outward Northatlantic) Fahrt 9 sm, Rhythmus 6-8 Tage, Stärke etwa 40 Schiffe.

England - Amerika (ONS - Outward Northatlantic slow) Fahrt 7 sm Rhythmus etwa 12 Tage, Stärke etwa 40 Schiffe

Amerika - England (HX - Halifax) Fahrt 9sm, Rhythmus 6-8 Tage, Stärke etwa 40 Schiffe.

Amerika - England (SC - Sydney - Canada) Fahrt 7 sm, Rhythmus etwa 12 Tage, Stärke etwa 40 Schiffe.

Abgangsorte dieser Geleite sind
auf der Englandseite Irische See, Nordkanal, Nord Minch,
auf der Amerikaseite New York, Boston, Halifax, Sidney.

Die Geleitzugrouten liegen stark gestreut zwischen 40 und 63 Grad Nord. Zur Zeit marschieren ON- und ONS- nördlich, HX-und SC-Geleitzüge südlich des Großkreises. Bei Feststellung von U-Booten führen die Geleitzüge stärkste Abweichbewegungen durch.

b) England - Gibraltar.

Geleitzugart und Bezeichnung:

KMF = Kingdom - Mediterranean - fast, Truppentransporter, Fahrt 12,3 sm einmal monatlich, Stärke etwa 10 - 15 Schiffe.

KMS = Kingdom - Mediterranean - slow, Frachter, Fahrt 9sm, Rhyth 10 Tage, Stärke etwa 30 Schiffe.

MKF = Mediterranean - Kingdom - fast, rücklaufende Truppentransporter wie KMF.

039225

H3718 – 0012

Gyga-88-apB
5-

H3718 -0013

MKS = Mediterranean — Kingdom — slow, rücklaufende Frachter wie KMS.

Die Geleitzüge laufen zwischen den Längen von 15 bis 22 West und zwar südsteuernde auf der Westseite.

c) Nordamerika - Gibraltar.

Seit Besetzung Nordafrikas laufen Geleitzüge auf dieser Route, Abgangshäfen auf der amerikanischen Seite New York, auf der afrikanischen Seite Gibraltar und Casablanca.

Bezeichnung:

UGS = USA - Gibraltar - slow, Fahrt 9 sm, Frachter, Rhythmus 10 Tage, Stärke etwa 60 Schiffe.

UGF = USA - Gibraltar - fast, Fahrt 12,3 sm Truppentransporter, einmal monatlich, Stärke etwa 15 - 20 Schiffe.

GUS = Gibraltar - USA - slow, rücklaufende Frachter wie ugs.

GUF = Gibraltar - USA - fast, rücklaufende Truppentransporter wie ugf.

Die Geleitzugrouten liegen zwischen 30 bis 40 Nord, die von Amerika kommenden Geleitzüge laufen im südlichen Teil, die nach Amerika gehenden im nördlichen Teil dieses Streifens. Starke Ausweichbewegungen vor allem nach Süden nach Angriffen auf diesen Verkehr.

d) Inneramerikanischer Raum.

Die Schiffahrt im amerikanischen Raum läuft nach den hohen Versenkungen des ersten Halbjahres 1942 im Schutzbereich der USA-Küsten und Westindischen Inseln, soweit möglich dicht unter Land auf flachem Wasser. Geleitzüge wurden bisher festgestellt zwischen New York - Floridastraße nach Mississippimündung bzw. durch Bahama - Kanal, Windwardpassage nach Trinidad,

Floridastraße - Jukatanstraße - Colon,

+ Curacao - Mona - Halifax,

Trinidad - Freetown,

Trinidad - Bahia.

+ Curacao - Trinidad

B 039226

H3718 - 0014

Gya-88-op B
6

H3718 -0015

B. Sicherung der Geleitzüge.

a) Seesicherung.

Die Geleitzüge werden durchgehend von Amerika nach England und umgekehrt durch Geleitfahrzeuge (Zerstörer, Geleitzerstörer, Kanonenboote, Fregatten, Korvetten) gesichert und zwar in folgendem Verfahren:

"Ozeangeleite" (Ocean escorts) geleiten O.N. oder O.N.S. Geleitzüge bis etwa zur Neufundlandbank und werden hier durch sogenannte - "Bereichsgeleite" - abgelöst.

In gleicher Weise werden H.X. und S.C. Geleitzüge durch "Ozeangeleite" bis 12 - 14 Grad West geleitet und hier durch "Bereichsgeleite" abgelöst.

Auf den Ablösungspunkten ist daher mit zahlenmäßig starkem Auftreten von Geleitfahrzeugen zu rechnen.

Beölung der Sicherungsfahrzeuge erfolgt während der Fahrt aus Dampfern oder Tankern in oder hinter den Geleitzügen. Frühzeitiger Abschuß von Einzeltankern ist daher von grosser Wichtigkeit.

Bei anhaltendem schweren Wetter und dadurch ausbleibender Beölungsmöglichkeit sind die Geleitfahrzeuge in ihrer Operationsfreiheit stark beeinträchtigt; sie können sich dann oft weder auf räumlich noch zeitlich ausgedehnte U-Bootsjagden einlassen.

Ihrer Wichtigkeit entsprechend sind die Geleitzüge mit einer zahlenmäßig sehr unterschiedlichen Nahsicherung, in letzter Zeit oft auch mit einer weit abgesetzten Fernsicherung versehen. Ein Vorstossen zum Angriff auf den Geleitzugkern ist daher nur nach Umgehung bzw. nach Vernichtung der Fernsicherung möglich.

b) Rescueships.

Zu jedem Geleitzug gehört im allgemeinen ein sogenanntes rescue ship, ein Spezialschiff bis zu 3 000 BRT, das zur Aufnahme der Schiffbrüchigen nach U-Bootsangriffen bestimmt ist. Diese Schiffe sind meist mit Bordflugzeug und großen Motorbooten ausgerüstet, stark bestückt (Wabowerfer) und sehr wendig, so daß sie häufig vom Kommandanten als U-Bootsfallen angesprochen werden. Ihre Versenkung ist im Hinblick auf die erwünschte Vernichtung der Dampferbesatzungen von großem Wert.

B 039227

H3718 – 0016

Dya-88-46B
1

H3718 - 0017

C. Luftsicherung.

c) Großflugboote und Landflugzeug.

Nach Ausbau der Flugbasen in England, Island, Grönland und Neufundland ist dem Feind eine durchlaufende Sicherung der England - Amerika Geleitzugrouten durch Großflugboote und viermotorige Landflugzeuge möglich. Auftreten und Zahl der Sicherungsflugzeuge an den Geleitzügen ist abhängig von den Wetterverhältnissen an den Einsatzplätzen. Es kann deshalb vorkommen, daß trotz guten Wetters im Geleitzuggebiet wegen Nebels in Island und England keine Luftsicherung am Geleitzug vorhanden ist. Andererseits ist auch bei schwerstem Wetter stets mit dem Erscheinen von Großflugzeugen vor und an den Geleitzügen zu rechnen. Da jedoch Ortung und Sichtung von U-Booten bei schwerer See sowie der Angriff auf das Boot wegen starken Windes sehr beeinträchtigt werden, ist die Wirksamkeit der Luftsicherung bei schwerem Wetter stark eingeschränkt.

Nach bisher vorhandenen Unterlagen werden auslaufende Geleitzüge bis etwa 25° West von 1 - 2 Flugzeugen der Heimat und Islandstaffeln am Tage gesichert. Feststellung von U-Booten führt zu verstärktem Lufteinsatz. Erfahrungen haben gezeigt, daß im westlichen Nordatlantik der Lufteinsatz zahlenmäßig geringer, ausbildungsmäßig schlechter als im Ostteil ist.

d) Trägerflugzeuge.

Seit Frühjahr 1943 hat der Feind zur Sicherung des schwer zu überwachenden Seegebietes zwischen 25 und 40° West Hilfsflugzeugträger eingesetzt, die von 2 bis 4 Zerstörern gesichert, im genannten Gebiet warten und bei U-Bootsangriffen zu den gefährdeten Geleitzügen stoßen.

Diese Hilfsflugzeugträger sind umgebaute, schnelle Handelsdampfer bis zu 14 000 BRT, auf denen bis zu 30 Maschinen gestartet werden können. Da wegen der geringen Größe der Träger die Start- und Landeverhältnisse ziemlich schwierig sind, wird die Einsatzgrenze der Trägermaschinen bei Dünung und schwerer See im Nordatlantik schnell erreicht; d.h. bei schlechtem Wetter ist im allgemeinen mit dem Auftreten von Trägerflugzeugen nicht zu rechnen. Genaue Erfahrungen hierüber liegen jedoch noch nicht vor.

039228

H3718 – 0018

H3718 – 0019

e) Angriffsverfahren.

Während Großflugzeug und - boote gewöhnlich im Tiefflug aus geringer Höhe (20 bis 100 Meter) angreifen und ihre Bomben im Reihenwurf werfen, greifen Trägerflugzeuge meist im Sturzflug aus größerer Höhe an. Hierbei wurde kombinierter Angriff von 2 und mehr Maschinen beobachtet, von denen die erste als Jäger mit Bordwaffen die M.G.-Bedienung des Bootes bekämpft, während die nächsten Maschinen dicht folgend das Boot mit verhältnismäßig kleinkalibrigen Sprengbzw. 1 Wabo angriffen.

(Letzte Erfahrungen siehe stets Lfd.Befehl Nr. 15).

039229

H3718 – 0020

94a-88-opB
9

H3718 -0021

6) See- und Luftüberwachung.

a) Außer der direkten Geleitzugsicherung sind ständig eine geringe Anzahl von U-Jagdgruppen in See, die von Flugzeugen an Uboote herangeführt werden können. Ihr jeweiliger Aufenthaltsraum liegt in den Seegebieten, in welchen ein- und auslaufende Geleitzüge erwartet werden, außerdem auf den vermuteten An- und Rückmarschwegen unserer U-Boote, also z.B. in AE 80 und 90, BE 50 und 60.

Im Bedarfsfalle werden U-Jagdgruppen zur Sicherung angegriffener Geleitzüge mit herangezogen.

b) Allgemeine Biskaya und Atlantiklage, siehe Lfd.Befehl Nr. 10 und 11, die ständig durch FT berichtigt werden.

7) Feindliche U-Boote.

Ubootsgefahr besteht überall. Besonders gefährdet sind die Seegebiete vor den Stützpunkten, vor Südwest-Norwegen, Biskaya, westlich Kap Finisterre und westlich der Straße von Gibraltar. Auch im mittleren Atlantik ist mit Auftreten feindlicher, sesonders amerikanischer Uboote, zu rechnen. Da eigene Uboote ebenfalls in fast allen Teilen des Atlantiks auftreten und ihre Positionen der Führung oft nur ungenau bekannt sind, sind Anfragen, ob es sich bei einem gesichteten Uboot um ein eigenes handelt, fast immer zwecklos.

8) Minengebiete.

An der englischen Küste besteht überall innerhalb der 100 m Linie Minengefahr.

Von den amerikanischen Küsten sind z.Zt. noch keine genaueren Angaben von dortigen Minengebieten vorhanden. Nach Pressemeldungen sollen vor allem wichtigen USA- Häfen Netz und Minensperren ausgelegt sein. (s. Ständ. Kriegsbefehl Nr.491). Aus bisherigen Anweisungen für die Handelsschiffahrt geht hervor, daß die gesperrten Gebiete sehr nahe unter der Küste innerhalb der Feuerschiffe liegen.

9) frei.

- 8 -

B 039230

H3718 – 0022

H3718 - 0023

III. Nachrichten über eigene Streitkräfte:

10) Kriegsschiffe.

a) Operationen eigener Überwasserstreitkräfte sind auch innerhalb der Op.-Gebiete der Uboote möglich. Sie werden vorher angekündigt.

b) Im unmittelbaren Bereich der eigenen Küsten und der besetzten Gebiete ist jederzeit mit eigenen Streitkräften und Handelsfahrzeugen vor allem mit Minensuch- und Vorpostenverbänden zu rechnen, ohne daß diese in jedem Fall vorher angekündigt sein können.
Innerhalb 30 sm Abstand von der Küste Norwegens ist stets mit eigenen Seestreitkräften, Geleiten und Einzelfahrzeugen zu rechnen. In diesem Gebiet ist daher Angriff nur frei auf einwandfrei als feindlich festgestellte Fahrzeuge. Verdächtige Fahrzeuge melden. Eigene Bewegungen außerhalb dieser Grenze werden den Booten angekündigt.

c) Die Tätigkeit der eigenen Luftwaffe erstreckt sich bis etwa 25° West, sie ist westlich 12° West jedoch sehr gering. Auch unmittelbar vor den eigenen Küsten muß zunächst von jedem Flugzeug angenommen werden, daß es feindlich ist.

11) Hilfskreuzer, Blockadebrecher.

a) Deckbezeichnung U 1510 bis 1540.

b) Ist mit dem Auftreten genannter Schiffe in den Operations- und Anmarschgebieten der Uboote zu rechnen, so wird in den betreffenden Gebieten für Uboote der Angriff auf Einzelfahrer gesperrt. Dies erfolgt durch einen FT an

[redacted]

Beispiel: FT. M Offz. angegeben in Mar. Qu.)
Alle Boote.
Stichwort: "[redacted] gesperrt".
1) Vom 12. April 00 Uhr bis 16. April 24 Uhr
GD 7975, CF 8886, DS 3498, DQ 1688.
2) Vom 17. April bis 20. April 24 Uhr
DQ 1688, DS 3498, ER 3164, EP 1355.

1870 1871

039231

H3718 – 0024

H3718 - 0025

Bedeutung:

1) Vom 12. April 00 Uhr bis 16. April 24 Uhr ist in dem Gebiet innerhalb der Verbindungslinie von 35 Nord 45 West, über 35 Nord 30 West, über 25 Nord 30 West über 25 Nord 50 zum Ausgangspunkt der Angriff auf Einzelfahrer gesperrt. Eigener Blockadebrecher befindet sich im Sperrgebiet.

2) Vom 17. April bis zum 20. April ist in dem Gebiet innerhalb der Verbindungslinie von 25 Nord 50 West, über 25 Nord 30 West, über 10 Nord 30 West über 10 Nord 50 West nach Ausgangspunkt der Angriff auf Einzelfahrer gesperrt. Eigener Blockadebrecher befindet sich im Sperrgebiet.

c) Weitere Ankündigun wird im allgemeinen nicht erfolgen. Genannte Schiffe können jede Art von Tarnung und Bewaffnung führen und Scheinkurse steuern.
In dem gesperrten Gebiet ist für U-Boote der Angriff nur frei:
1) auf Geleitzüge,
2) auf von Geleitfahrzeugen in enger Sicherung unmittelbar geleitete Einzelfahrer.

d) Beim Einholen bzw. Herausbringen der Blockadebrecher durch das eigene Küstenvorfeld (. BF, AF) wird die Gestellung einer deutschen Sicherung durch Zerstörer oder Torpedoboote den Ubooten besonders angekündigt.

12. frei.

IV. Durchführung.

13. Voraussetzung für das Finden des Gegners und für das Bestehen gegenüber der feindlichen Abwehr ist schärfste, unablässige Aufmerksamkeit der Brückenwache und tadelloses Eingespieltsein der gesamten Bootsbesatzung, für den Erfolg eines Angriffs zähes Festhalten am Gegner, rasches Erfassen und blitzschnelles Ausnutzen günstiger Lagen, immer neues Herangehen.

039232

H3718 – 0026

H3718 - 0027

Nur diese Voraussetzungen, getragen von dem unerschütterlichen Angriffswillen des Kommandanten, bringen einer Unternehmung den Erfolg.

14. Der Inhalt der Ständigen Kriegsbefehle, der Laufenden Befehle und des Handbuchs für U-Bootskommandanten muß den Kommandanten in Fleisch und Blut übergehen. Unkenntnis und Nichtbefolgen haben oft das eigene und andere Booteum den Erfolg gebracht. Nachlässigkeit in der Ausübung der in den angegebenen Befehle befohlenen Vorsichtsmaßregeln haben in mehreren Fällen zum Verlust von Booten geführt.

15. Auslaufen gemäß Auslaufbefehl, sobald als möglich tiefes Wasser erreichen.

16. Mit dem Zeitpunkt der Entlassung aus dem Geleit befindet sich das Boot im Feindgebiet unter ständiger Luft-, Ubootsund U-Jagdgefahr. Schnellste Herstellung der vollen materiellen Kriegsbereitschaft durch Beseitigung von Stärungen, Leckagen usw., der personellen Kriegsbereitschaft durch sofort einsetzendes Rollen- und Störungsexerzieren ist Pflicht des Kommandanten.

17. Erscheint Beseitigung der beim Auslaufen festgestellten Störungen, Leckagen usw. mit Bordmitteln nicht möglich, so hat der Kommandant bei der Prüfung der Frage des Kehrtmachens uns Wiedereinlaufens (zur Beseitigung der Störungen im Hafen) den schärfsten Maßstab anzulegen.

Jeder Kommandant ist dafür verantwortlich, daß sein Boot als wichtiges Kriegsinstrument so schnell als möglich an den Feind gebracht wird.

Kommandant und L. Is., die es an der nötigen Verantwortungsfreudigkeit fehlen lassen, werden nach dem Einlaufen zur Rechenschaft gezogen werden.

18. Verhalten der Boote auf dem Anmarsch von Heimat bzw. Westfrankreich in den Atlantik bzw. Verhalten im Bp. Gebiet gemäß Laufenden Befehl Nr. 13 der nach den neuesten Erfahrungen berichtigt wird.
Siehe auch Lfd. Befehl Nr. 10 / 11 / 15.

- 11 -

B 039233

H3718 – 0028

Gya-88-ayB
13

H3718 - 0029

19. Brennstoff sparen auf Marschfahrten (sparsamste Marschfahrt), solange nicht besondere Gefahrengebiete passiert werden. Beim Operieren auf gemeldeten Gegner ohne Rücksich auf Brennstoff operieren.
20. Rückmarsch nach Aufbrauch der Kampfkraft, wenn nichts besonders befohlen wird nach Westfrankreich.
Einlaufhafen wird nach Rückmarschmeldung zeitgerecht befohlen. Bei Beschädigungen kann über Notwendigkeit des Rückmarsches allein der Kommandant entscheiden.
Erfolgt Rückmarsch aus einer befohlenen Position allein aus Brennstoffgründen, so soll er erst dann angetreten werden, wenn der für den Rückmarsch einschl. genügender Sicherheit erforderliche Brennstoffbestand erreicht ist, also ohne Zurückhalten weiterer Reserven für etwaiges Operieren während des Rückmarsches.
21. frei.

B 039234

H3718 – 0030

H3718 - 0031

V. Nachrichtenanordnung:

22) Funkschaltung siehe St.Kr.Bef. Nr. 200 - 207. Auch diese Befehle und das Kurzsignalheft müssen dem Kommandanten, nicht nur dem FTO, geläufig sein.

23) Soweit möglich Kurzsignale benutzen.

24) Meldungen sind zu machen:
   a) auf Aufforderung,
   b) wenn das Boot mit Sicherheit bemerkt ist: Lagemeldung,
   c) bei Geleitzügen und sonstigen Beobachtungen, die für den Ansatz anderer Boote wichtig sind; hierzu gehört auch das Sichten mehrerer Einzeldampfer, die das Boot voraussichtlich nicht alle angreifen kann; benachbarte Boote dürfen hierauf wie auf Geleitzüge operieren;
   d) wenn ein Ansatzbefehl nicht durchgeführt werden kann;
   e) beim Auftreten von Versagern, an Waffen, Geräten und Anlagen wenn Häufung auftritt oder grundsätzliche Fehler vermutet werden;
   f) beim Ausmarsch aus Westfrankreich durch Grad- oder Standortkurzsignal aus dem Bereich zwischen 17° und 20° W.
   g) bei Antritt des Rückmarsches.
   h) auf dem Rückmarsch:
      1) falls besondere Werfthilfe, Beschaffung außergewöhnlicher Ersatzteile oder ähnliches nötig ist;
      2) durch Kurzsignal möglichst 48 oder wenigstens 36 Stunden vor Eintreffen auf Aufnahmepunkt durch Geleit;

25) Beim Rückmarsch durch die Nordsee:
   a) Beim Passieren geeigneten Breiten- oder Längengrades vor Eintritt in die U-Bootsjagdgebiete;
   b) 12 - 18 Stunden vor Einlaufhafen, jedoch nicht im eigenen Warngebiet. Nach den Meldungen zu 24) h 2 und 25 b erfolgt Zuweisung des Treffpunktes mit Geleit.

26) a) Beim Operieren auf Geleitzüge, beim Aufenthalt oder Marsch in Vp., Aufklärungsstreifen oder in anderen Ubootsaufstellungen zur sofortigen Abgabe folgende Kurzsignale klarhalten und bei Sichtung bezw. Angriff sofort abgeben:
      1.) Geleitzug Qu ..... , Unterschrift
      2.) Zerstörer Qu ..... , "
      3.) Werde von Flugzeug angegriffen Qu ..... , Unterschrift
      4.) Flugzeug, bin bemerkt, Unterschrift.

- 13 -

039235

H3718 – 0032

Gya-88-opB
15

H3718 – 0033

b) Steht das Boot auf seiner der Führung und den anderen Booten genau bekannten Position, so kann eine Standortangabe unterbleiben.

c) Weitere Angaben (Verbesserter Standort, Kurs, Fahrt, nähere Beobachtungen u.s.w.) als zwote Meldung nach genauer Beobachtung abgeben.
(Siehe auch Lfdn. Befehl Nr. 4)

27) Bei allen Meldungen daran denken:
a) Wie weit sind Führung und Boote über die Lage unterrichtet?
b) Was müssen Führung und Boote von meiner neuen Lage erfahren?
c) Kann das Absetzen meiner Meldung jetzt und hier für andere Boote nachteilig sein? Wenn ja, ist meine Meldung so wichtig, daß ich das in Kauf nehmen muß?
d) Was ist, wenn ich mich aus besonderem Grunde zu einem Funkspruch entschließe, für die Führung außerdem wichtig. Z.B. Kurzwetter, Brennstoff- und Torpedobestand. Lage- und Erfolgsmeldung, Bootszustand.
e) Nach Aufsetzen der Meldung: habe ich mich so kurz, vor allem aber so klar wie möglich ausgedrückt oder kann ich mißverstanden werden unter Berücksichtigung dessen, was die Andern wissen oder nicht wissen?

28) Bei versenkten oder gesichteten Schiffen Datum, Standort und Generalkurs melden.
Standort, Kurzwetter und Brennstoffbestand anzuhängen, wird immer wieder vergessen!
Bei jeder Geleitzugoperation täglich mindestens einmal an einen Funkspruch den Brennstoffbestand anhängen.

29) Funksprüche sind, soweit nicht als"sofort" angefordert, im allgemeinen bei Dunkelwerden und vor größeren Standortänderungen zu machen.

30) Geographische Ortsbezeichnungen dürfen in Funksprüchen nicht benutzt werden, wenn aus dem Funkspruch die augenblickliche bezw. zukünftige Position von Ubooten hervorgeht. In solchen Fällen stets Quadratbezeichnungen anwenden.

31) Funkwiederholerdienst beachten. Bei großen Räumen und schwierigen Verkehrsverhältnissen besonders wichtiger Dienst.

039236

H3718 – 0034

H3718 – 0035

32) Peilzeichensenden am Geleitzug.
Peilzeichensenden bedeutet für Fühlunghalter immer zusätzliche Gefahr von der Sicherung entdeckt zu werden, deshalb
a) nicht anfordern bei gutem Besteck und Sicht lediglich als Vorsichtsmaßnahme sobald in Reichweite des Fühlunghalters,
b) jedoch anfordern bei sicher falschem Besteck, sehr schlechter Sicht, oder wenn auf erkoppeltem Treffpunkt nicht gesichtet. Dann ist Anforderung zur Durchführung Operation Pflicht.

33) Bei Operieren auf flachem Wasser muß Vorbereitung der Vernichtung der Schlüsselunterlagen besonders beachtet werden. Sicherstellen, daß Rotdruckunterlagen so lagern, daß Wasser hinzutreten kann. Behandlung von Schlüsselunterlagen und Funkspruchmaterial sowie Vernichtung erledigten Materials ist besonders wichtig (siehe St.Kr.Bef.Nr. 231).
Ebenso muß sichergestellt werden, daß neue Torpedos (T IV und T V) unter keinen Umständen in Feindeshand fallen können. Diese deshalb bei Befahren flachen Wassers in Rohren fahren, damit sie jederzeit in Richtung auf tiefes Wasser geschossen werden können.

VI. Sonstiges:

34) Versorgung:
a) Ob mit Versorgung gerechnet werden kann, wird den Booten angekündigt. Nötigenfalls ist durch F.T. anzufragen.
b) Trifft bei unmittelbarer Feindberührung Brennstoffmangel ein, sofort melden und Brennstoff anfordern.
c) Versorgungsbestände der wenigen vorhandenen U-Tanker sind für den Kampf, nicht für den schnellen Rückmarsch.
d) Verhalten gem. St.Kr.Bef. Nr. 180.

35) Op.-Befehl Nr. 54 ist nach Eingang dieses Befehls zu vernichten. Keine Meldung an B.d.U.

36) Frontflottillen und Stützpunkte fordern neuen Bedarf für Ausrüstung von U-Booten rechtzeitig an.
Kom.Adm.U-Boote, F.d.U.'s, 4., 8., 21., 22., 24. - 27., 30. U-Flottille, U.L.D.'en und U.A.A.'en erhalten Abdrucke ausschließlich für Unterrichtungszwecke für Offiziere.

Für die Richtigkeit:
Oberleutnant M.A. u. Adjutant.

Für den Befehlshaber der Unterseeboote:
Der Chef der Operationsabteilung.
gez: G o d t

039237

H3718 - 0036

GYR-88-opB
17

D 663.

H-3718

G. B. EXHIBIT

N° 200

B039218

Filed Jan. 14, 1946
[illegible]
[illegible]

20

H3718 – 0037

H3718 - 0038

18. Photostats

H3718-0039

519